8. Wahlperiode
Deutscher Bundestag

Drucksache 8/1980

07. 07. 78

Sachgebiet 96

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 30. April 1974 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Kuwait über den Fluglinienverkehr

A. Zielsetzung

Der internationale Luftverkehr der Deutschen Lufthansa ist grundsätzlich nur möglich, wenn die ausländischen Staaten, die angeflogen werden sollen, in einem zweiseitigen Luftverkehrsabkommen die entsprechenden Verkehrsrechte gewähren.

B. Lösung

Der Staat Kuwait und die Bundesrepublik Deutschland gewähren sich gegenseitig das Recht des Überfluges (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht gewerblich im internationalen Fluglinienverkehr abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach Punkten vorgenommen werden kann, die nicht im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei liegen (5. Freiheit). Kabotagerechte sind ausgeschlossen.

C. Alternativen

Vertragsloser Zustand mit nicht gesicherten Verkehrsrechten.

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

Druck: Bundesdruckerei Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2 (Bad Godesberg), Telefon (0 22 21) 36 35 51

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (34) — 971 05 — Lu 41/78

Bonn, den 5. Juli 1978

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 30. April 1974 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Kuwait über den Fluglinienverkehr mit Begründung.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Der Wortlaut des Abkommens in deutscher und englischer Sprache sowie die Denkschrift zum Abkommen sind beigefügt.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 460. Sitzung am 23. Juni 1978 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Schmidt

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 30. April 1974 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Kuwait über den Fluglinienverkehr

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Kuwait am 30. April 1974 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Kuwait über den Fluglinienverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 15 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Abs. 3 in Verbindung mit Artikel 106 Abs. 2 Nr. 5 und Abs. 3 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel 6 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Umsatzsteuer und die Biersteuer berühren.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 15 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Kuwait über den Fluglinienverkehr

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Regierung des Staates Kuwait —

von dem Wunsch geleitet, den Fluglinienverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Kuwait zu entwickeln und die internationale Zusammenarbeit auf diesem Gebiet im größtmöglichen Umfang zu fördern,

in dem Wunsch, auf diesen Linienverkehr die Grundsätze und Bestimmungen des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt anzuwenden —

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

a) „Luftfahrtbehörde": in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr; in bezug auf den Staat Kuwait das Generaldirektorium für Zivilluftfahrt; oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

b) „bezeichnetes Unternehmen": ein Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 1 festgelegten Linien einen vereinbarten Fluglinienverkehr betreiben soll.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet", „Fluglinienverkehr", „internationaler Fluglinienverkehr" und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken" haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt festgelegte Bedeutung.

Artikel 2

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte, um es ihrem bezeichneten Unternehmen zu ermöglichen, auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien einen internationalen Fluglinienverkehr einzurichten und zu betreiben (im folgenden als „vereinbarter Linienverkehr" und „festgelegte Linien" bezeichnet); der Fluglinienplan ist in einem Notenwechsel zwischen den Regierungen der Vertragsparteien zu vereinbaren.

(2) Nach Maßgabe dieses Abkommens genießt das von einer Vertragspartei bezeichnete Unternehmen beim Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs auf einer festgelegten Linie folgende Rechte:

Agreement between the Federal Republic of Germany and the State of Kuwait for Air Services

The government of the Federal Republic of Germany

and

the government of the State of Kuwait,

desiring to foster the development of air services between the Federal Republic of Germany and the State of Kuwait, and to promote in the greatest possible measure international co-operation in this field;

desiring to apply to these services the principles and provisions of the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944,

have agreed as follows:

Article 1

(1) For the purpose of the present Agreement, unless the text otherwise requires:

a) the term "aeronautical authorities" shall mean in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport; in the case of the State of Kuwait, the Directorate General of Civil Aviation, or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions exercised by the said authorities;

b) the term "designated airline" shall mean an airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of the present Agreement as being an airline which is to operate the agreed air services on the routes specified in accordance with paragraph (1) of Article 2 of the present Agreement.

(2) The terms "territory", "air service", "International air service" and "stop for non-traffic purposes" shall, for the purpose of the present Agreement, have the meaning laid down in Articles 2 und 96 of the Convention.

Article 2

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement to enable its designated airline to establish and operate international air services on the routes specified in the route Schedule (hereinafter called "agreed services" and "specified routes" respectively) to be agreed upon in an exchange of notes between the Governments of the Contracting Parties.

(2) Subject to the provisions of the present Agreement, the designated airline of each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:

a) das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;

b) in dem genannten Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;

c) in dem genannten Hoheitsgebiet an jedem für diese Linie im Fluglinienplan festgelegten Punkt zu landen, um Fluggäste, Post und Fracht im internationalen Verkehr abzusetzen oder aufzunehmen.

Artikel 3

(1) Der vereinbarte Linienverkehr auf den nach Artikel 2 Abs. 1 festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Abs. 2 genannten Rechte gewährt worden sind, ein Unternehmen schriftlich bezeichnet hat und

b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 die Genehmigung zum Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs unverzüglich, sofern nach Artikel 9 ein Tarif hierfür festgesetzt worden ist.

(3) Eine Vertragspartei kann von einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch Gesetze und sonstige Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei vorgeschrieben sind und von dieser unter Anlegung eines vernünftigen Maßstabes in üblicher Weise auf den Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs angewendet werden.

(4) Eine Vertragspartei kann einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen.

Artikel 4

(1) Eine Vertragspartei ist berechtigt, die Ausübung der in Artikel 2 genannten Rechte durch ein bezeichnetes Unternehmen zeitweilig zu unterbrechen oder ihm für die Ausübung dieser Rechte jede von ihr für erforderlich gehaltene Auflage zu machen, wenn das Unternehmen die Gesetze und sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei nicht befolgt oder die Bedingungen dieses Abkommens nicht einhält; von diesem Recht wird nur nach Konsultation mit der anderen Vertragspartei Gebrauch gemacht, es sei denn, daß eine sofortige Unterbrechung oder sofortige Auflagen zur Verhinderung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften als erforderlich erachtet werden oder im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt liegen.

(2) Bei Maßnahmen einer Vertragspartei nach Absatz 1 bleiben die Rechte der anderen Vertragspartei unberührt.

Artikel 5

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge eines bezeich-

a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

c) to make stops in the said territory at the point or points specified for that route in the route Schedule for the purpose of discharging and of taking on international traffic in passengers, mail and cargo.

Article 3

(1) The agreed services on the routes specified in accordance with paragraph (1) of Article 2 of the present Agreement may be started at any time, provided:

a) the Contracting Party to whom the rights specified in paragraph (2) of Article 2 have been granted, has designated an airline in writing, and

b) the Contracting Party granting these rights has authorized the designated airline to initiate the air services.

(2) The Contracting Party granting these rights shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, give without undue delay the said authorization to operate the agreed services, provided that a tariff in respect of the agreed services shall have been established in accordance with the provisions of Article 9 of the present Agreement.

(3) The airline designated by either Contracting Party may be required to satisfy the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by this Contracting Party to the operation of international air services.

(4) Each Contracting Party may withhold the exercise of the privileges provided for in Article 2 of the present Agreement from an airline designated by the other Contracting Party if such airline is not able to prove upon request that substantial ownership and effective control of such airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals or Corporations.

Article 4

(1) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by a designated airline of the privileges specified in Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by that airline of those privileges where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is considered necessary to prevent further infringement of laws or regulations or is in the interest of aviation safety, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

(2) In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party shall not be prejudiced.

Article 5

The charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities on the aircraft of a designated airline of the

neten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, sind nicht höher als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens in ähnlichem internationalem Fluglinienverkehr erhoben werden.

other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of a national airline engaged in similar international air services.

Artikel 6

(1) Die vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei im internationalen Fluglinienverkehr verwendeten Luftfahrzeuge sowie die an Bord befindlichen üblichen Ausrüstungsgegenstände, Treibstoff-, Schmieröl- und Bordvorräte (einschließlich von Nahrungsmitteln, Getränken und Tabakwaren) bleiben bei der Landung im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei frei von Zöllen, Inspektionsgebühren und sonstigen Gebühren oder Abgaben, sofern diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte bis zum Zeitpunkt der Wiederausfuhr an Bord der Luftfahrzeuge bleiben.

(2) Von derartigen Gebühren und Abgaben, mit Ausnahme der für Dienstleistungen erhobenen Gebühren und Abgaben, befreit sind ferner

a) im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei an Bord genommene Bordvorräte jeder Herkunft, die sich innerhalb der von den Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen halten und zum Verbrauch an Bord von im internationalen Fluglinienverkehr eingesetzten, ins Ausland fliegenden Luftfahrzeugen der anderen Vertragspartei bestimmt sind;

b) in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei eingeführte Ersatzteile zur Wartung oder Instandsetzung von Luftfahrzeugen, die vom bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden;

c) Treibstoffe und Schmieröle, die zur Versorgung ins Ausland fliegender Luftfahrzeuge bestimmt sind, welche das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei im internationalen Fluglinienverkehr einsetzt, auch wenn diese Vorräte auf dem Teil der Flugstrecke verbraucht werden sollen, der über das Hoheitsgebiet der Vertragspartei führt, in welchem diese Vorräte an Bord genommen werden.

(3) Die üblichen Flugausrüstungsgegenstände sowie die an Bord der Luftfahrzeuge einer Vertragspartei befindlichen Materialien und Vorräte können im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieses Hoheitsgebiets ausgeladen werden. In diesem Falle können sie der Aufsicht der genannten Behörden bis zu dem Zeitpunkt unterstellt werden, in welchem sie wieder ausgeführt werden oder nach Maßgabe der Zollvorschriften anderweitig über sie verfügt wird.

Article 6

(1) Aircraft operated on international air services by the designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

(2) There shall also be exempt from the same duties and taxes, with the exception of charges or taxes corresponding to the service performed:

a) aircraft stores of all origin taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international air service of the other Contracting Party;

b) Spare parts introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airline of the other Contracting Party;

c) Fuel and lubricants destined to supply outbound aircraft operated on international air services by the designated airline of the other Contracting Party even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

(3) The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Artikel 7

(1) Dem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Fluglinienverkehr auf jeder nach Artikel 2 Abs. 1 festgelegten Linie zu betreiben.

(2) Bei dem Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs auf den nach Artikel 2 Abs. 1 festgelegten Linien nimmt das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesem Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der von einem bezeichneten Unternehmen unterhaltene vereinbarte Linienverkehr hat den Hauptzweck, bei einem angemessenen Ladefaktor ein Beförderungsangebot bereitszustellen, das dem jeweiligen und dem normalerweise voraussehbaren Beförderungsbedarf für Fluggäste, Post und Fracht mit Ursprungs- oder Be-

Article 7

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airline of each Contracting Party to operate air services on any route specified in accordance with paragraph (1) of Article 2 of the present Agreement.

(2) In the operation of agreed services on the routes specified in accordance with paragraph (1) of Article 2 of the present Agreement, the designated airline of either Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates over the whole routes or parts thereof.

(3) The agreed services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and cargo, originating from or destined for the territory of the Contracting

stimmungsort im Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht des bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei, Beförderungen im internationalen Verkehr zwischen einem Punkt im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei und dritten Staaten auszuführen, hat sich an dem Grundsatz auszurichten, daß derartiger Verkehr ergänzenden Charakter hat und daß das Beförderungsangebot in Beziehung zu stehen hat

a) zu der Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten zwischen dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, und den Punkten auf den festgelegten Linien,

b) zu den in den durchflogenen Gebieten bestehenden Verkehrserfordernissen unter Berücksichtigung sonstiger Verkehrsdienste der Luftfahrtunternehmen der Staaten, die in diesen Gebieten gelegen sind, und

c) zu den Erfordernissen der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

Artikel 8

(1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens dreißig Tage vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Abs. 1 festgelegten Linien die Art der Dienste, die vorgesehenen Flugzeugmuster und die Flugpläne mit. Entsprechendes gilt für spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen, die billigerweise angefordert werden können, um das auf den nach Artikel 2 Abs. 1 festgelegten Linien von dem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen enthalten alle Angaben, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 9

(1) Die Höhe der Tarife für den vereinbarten Linienverkehr ist angemessen festzusetzen, und zwar unter gebührender Berücksichtigung aller einschlägigen Faktoren, einschließlich der Kosten des Betriebs, eines angemessenen Gewinns, der Art der Dienste auf den verschiedenen Linien (z. B. Geschwindigkeit und Unterbringung) und der Tarife anderer Luftfahrtunternehmen für irgendeinen Teil der festgelegten Linie. Die Tarife werden nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgesetzt.

(2) Die in Absatz 1 genannten Tarife sind nach Möglichkeit für jede der festgelegten Linien zwischen den beteiligten bezeichneten Unternehmen zu vereinbaren, erforderlichenfalls nach Beratung mit anderen Luftfahrtunternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben; diese Vereinbarung ist nach Möglichkeit auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) zu treffen. Die demgemäß vereinbarten Tarife bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien; sie sind diesen Behörden spätestens dreißig Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten vorzulegen.

(3) Können sich die bezeichneten Unternehmen nicht auf diese Tarife einigen oder kann aus einem anderen Grund ein Tarif nicht nach Absatz 2 vereinbart werden, so versuchen die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien, den Tarif in gegenseitigem Einvernehmen festzusetzen.

Party designating the airline. The right of the designated airline of either Contracting Party to embark or to disembark at the point in the territory of the other Contracting Party international traffic destined for or coming from third countries shall be in accordance with the principles that such traffic will be of a supplementary character and capacity shall be related to:

a) traffic demands between the territory of the Contracting Party designating the airline and the points on the specified routes;

b) traffic requirements of the areas through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area, and

c) the requirements of through airline operation.

Article 8

(1) The designated airlines shall communicate to the aeronautical authorities of the Contracting Parties not later than thirty days prior to the initiation of air services on the routes specified in accordance with paragraph (1) of Article 2 of the present Agreement, the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes.

(2) The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by the designated airline of the first Contracting Party on the routes specified in accordance with paragraph (1) of Article 2 of the present Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and the origins and destinations of such traffic.

Article 9

(1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service on the various routes (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned in consultation when necessary with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, wherever possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be submitted to these authorities at least 30 days prior to the proposed date of introduction of these tariffs.

(3) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(4) Können sich die Luftfahrtbehörden über die Genehmigung eines ihnen nach Absatz 2 vorgelegten Tarifs oder über die Festsetzung eines Tarifs nach Absatz 3 nicht einigen, so wird die Angelegenheit den Vertragsparteien zur Beilegung nach Artikel 11 vorgelegt.

(5) Bis zur Festsetzung der Tarife nach diesem Artikel bleiben die bereits gültigen Tarife in Kraft.

Artikel 10

(1) Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet je nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit in allen die Anwendung dieses Abkommens berührenden Fragen herbeizuführen.

(2) Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Die Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrags. Jede als Ergebnis einer derartigen Konsultation vereinbarte Änderung dieses Abkommens bedarf der Genehmigung jeder Vertragspartei nach Maßgabe ihres verfassungsmäßigen Verfahrens; sie tritt am Tage eines diese Genehmigungen bestätigenden diplomatischen Notenwechsels in Kraft.

Artikel 11

(1) Bei Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens bemühen sich die Vertragsparteien zunächst, diese durch Verhandlung beizulegen.

(2) Erzielen die Vertragsparteien innerhalb von sechzig Tagen keine Beilegung im Verhandlungsweg, so legen sie die Streitigkeit einem Schiedsgericht zur Entscheidung vor. Das Schiedsgericht setzt sich folgendermaßen zusammen:

a) Jede Vertragspartei ernennt einen Schiedsrichter; unterläßt es eine Vertragspartei, ihren Schiedsrichter zu ernennen, so wird der Schiedsrichter auf Antrag der anderen Vertragspartei vom Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ernannt.

b) Der dritte Schiedsrichter, der Staatsangehöriger eines dritten Staates und Obmann des Schiedsgerichts sein soll, wird
   i) durch Vereinbarung zwischen den beiden Vertragsparteien ernannt oder,
   ii) wenn eine Vereinbarung binnen sechzig Tagen nicht zustande kommt, auf Antrag einer Vertragspartei vom Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bestellt.

(3) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für beide Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 12

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Über-

(4) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (3), the matter shall be referred to the Contracting Parties for settlement in accordance with the provisions of Article 11 of the present Agreement.

(5) Pending determination of the tariffs in accordance with the provisions of this Article, the tariffs already in force shall prevail.

Article 10

(1) Exchange of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to achieve close co-operation and agreement in all matters pertaining to the application of the present Agreement.

(2) Each Contracting Party may at any time request consultations with the other Contracting Party for the purpose of amending the present Agreement or the Route Schedule. Such consultations shall begin within a period of 60 days from the date of receipt of such request. Any amendment to the present Agreement agreed to as a result of such consultation shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures and shall enter into force on the date of exchange of diplomatic notes indicating such approval.

Article 11

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

(2) If the Contracting Parties fail to reach within 60 days a settlement by negotiations they shall refer the dispute for decision to an arbitration tribunal. The arbitration tribunal shall be composed as follows:

a) each Contracting Party shall nominate an arbitrator; if one Contracting Party fails to nominate its arbitrator, such arbitrator shall be nominated by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization at the request of the other Contracting Party.

b) the third arbitrator, who shall be a national of a third state and who shall preside the arbitral tribunal, shall be nominated either:
   i) by agreement between the Contracting Parties; or
   ii) if within 60 days the Contracting Parties do not so agree by appointment of the President of the Council of the International Civil Aviation Organization by the request of either Contracting Party.

(3) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on both Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the Chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 12

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent

einkommen dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 10 Abs. 2 statt.

Artikel 13

Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit kündigen. Die Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation abschriftlich mitzuteilen. Dieses Abkommen tritt sodann 12 Monate nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieser Frist durch Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien zurückgenommen wird. Wird der Eingang der Kündigung von der anderen Vertragspartei nicht bestätigt, so gilt die Kündigung als 14 Tage nach Empfang der Abschrift durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation eingegangen.

Artikel 14

Dieses Abkommen, der Fluglinienplan und alle ihre Änderungen werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung übermittelt.

Artikel 15

Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation durch jede Vertragspartei nach Maßgabe ihrer verfassungsmäßigen Verfahren; es tritt dreißig Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

ZU URKUND DESSEN haben die von ihren Regierungen hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses in 6 Urschriften, je zwei in deutscher, arabischer und englischer Sprache, gefertigte Abkommen in Kuwait am 30. April 1974 unterschrieben; der deutsche und der arabische Wortlaut sind gleichermaßen verbindlich. Bei unterschiedlicher Auslegung dieser beiden Wortlaute ist der englische Wortlaut maßgebend.

to which the present Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention, shall take place in accordance with paragraph 2 Article 10 of the present Agreement.

Article 13

Either Contracting Party may at any time notify the other of its decision to terminate the present Agreement. A copy of the notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice to terminate, unless by agreement between the Contracting Parties the notice under reference is withdrawn before the expiry of that period. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the date of receipt by the International Civil Aviation Organization of its copy.

Article 14

The present Agreement, the Route Schedule and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 15

The present Agreement shall be subject to ratification by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures and the Agreement shall come into force 30 days after the exchange of instruments of ratification.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed at Kuwait this 30th day of April, 1974, the present Agreement, done in six originals 2 each in the German, Arabic and English languages; the German and Arabic texts being equally authentic. The English text shall prevail in the event of any discrepancy in interpretation of the two other texts.

Für die Bundesrepublik Deutschland
For the Federal Republic of Germany
Freundt

Für den Staat Kuwait
For the State of Kuwait
Mahmoud Mohammed Al Awadhi

Denkschrift zum Abkommen

I. Allgemeines

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die ausländischen Staaten, die überflogen oder angeflogen werden sollen, den deutschen Luftfahrtunternehmen entsprechende Verkehrsrechte gewähren. Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt.

Das deutsch-kuwaitische Luftverkehrsabkommen ist das 60. Luftverkehrsabkommen, das den gesetzgebenden Körperschaften nach Wiederherstellung der Lufthoheit zur Zustimmung vorgelegt wird. Es wurde nach Delegationsverhandlungen, die in der Zeit vom 17. bis 20. März 1969 in Kuwait stattfanden, am 30. April 1974 in Kuwait unterzeichnet.

Die eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der am Tage der Unterzeichnung des Abkommens durch Notenaustausch (siehe Artikel 2 Abs. 1 des Abkommens) vereinbart wurde. Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen jeweils leichter anpassen zu können.

Nach dem Fluglinienplan ist das von der Bundesrepublik Deutschland bezeichnete Unternehmen berechtigt, folgende Fluglinie zu betreiben:

Bundesrepublik Deutschland über zwei Zwischenlandepunkte nach Kuwait — dann zu einem Punkt in Pakistan oder Indien — und weiter über Zwischenlandepunkte nach Japan.

Das vom Staat Kuwait bezeichnete Unternehmen ist berechtigt, folgende Fluglinie zu betreiben:

Kuwait — über zwei Zwischenlandepunkte zu einem Punkt in der Bundesrepublik Deutschland — dann zu zwei Punkten in Europa, von denen einer London sein darf, und weiter nach Nordamerika.

II. Besonderes

Das Abkommen entspricht weitgehend dem deutschen Musterentwurf für zweiseitige Luftverkehrsabkommen, wobei jedoch auch kuwaitische Abänderungswünsche gebührende Berücksichtigung fanden.

Artikel 1

erläutert die Bedeutung der in dem Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 2

behandelt den Fluglinienplan. In Absatz 2 werden die Rechte festgelegt, welche sich die Vertragsparteien zur Durchführung internationalen Fluglinienverkehrs durch die nationalen Unternehmen gegenseitig einräumen. Gewährt werden das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach Punkten vorgenommen werden kann, die nicht im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei liegen (5. Freiheit). Alle Rechte werden nur zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs eingeräumt. Daraus ergibt sich, daß Kabotagerechte, d. h. Rechte zur entgeltlichen Beförderung von Personen, Post oder Fracht innerhalb des Hoheitsgebiets einer Vertragspartei nicht beansprucht werden können.

Artikel 3 und 4

regeln die Erteilung und den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Fluglinienverkehrs. Die Fassung des Artikels 4 Abs. 1 ist hierbei an Artikel 3 Abs. 6 des deutsch-britischen Luftverkehrsabkommens angelehnt.

Artikel 5

stellt sicher, daß das bezeichnete Unternehmen der einen Vertragspartei im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderen Luftfahrteinrichtungen nicht mit höheren Gebühren belastet wird als ein inländisches Luftfahrtunternehmen.

Artikel 6

bestimmt, daß Ausrüstungsgegenstände, Ersatzteile und Luftfahrtbetriebsstoffe sowie Bordvorräte, die bei der Durchführung des Fluglinienverkehrs in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt werden, zoll- und abgabenfrei bleiben.

Artikel 7

gewährleistet unter weitgehender Anlehnung an die entsprechenden Bestimmungen des deutschen Musterentwurfs, daß die Beförderungsangebote (Nutzlast und Häufigkeit der Dienste) der bezeichneten Unternehmen in ein angemessenes Verhältnis zur Verkehrsnachfrage gebracht werden und verpflichten die Vertragsparteien zu einer gleichmäßigen Behandlung der Unternehmen und hält diese zur gegenseitigen Rücksichtnahme an.

Artikel 8

sieht den Austausch von Informationsmaterial vor und bildet eine wichtige Ergänzung zu Artikel 7.

Artikel 9

enthält die Grundsätze und das Verfahren für die auf den vereinbarten Linien anzuwendenden Tarife. Die Vorschrift entspricht materiell dem Artikel 9 des deutschen Musterentwurfs, hat jedoch eine etwas geänderte Fassung erhalten, wie sie auch in anderen deutschen Abkommen in ähnlicher Weise vereinbart wurde.

Artikel 10, 11 und 12

befassen sich mit der Anwendung eines von beiden Vertragsparteien angenommenen mehrseitigen Luftverkehrsabkommens, mit dem Meinungsaustausch der Luftfahrtbehörden, der Konsultation zwischen den Vertragsparteien und dem Schiedsverfahren. Entsprechende Regelungen sind in den Luftverkehrsabkommen üblich und zum Ausgleich möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig.

Artikel 13, 14 und 15

enthalten die international üblichen Kündigungs-, Registrierungs- und Schlußbestimmungen.

III. Geltungsbereich

Im Hinblick auf Artikel 5 des Zwölften Teils des Überleitungsvertrages und auf Abschnitt III Buchstabe b der „Erklärung über Berlin" der Alliierten Kommandantura Berlin vom 5. Mai 1955 — BKC/L (55) 3 — konnte das Land Berlin nicht in das Abkommen einbezogen werden. Eine Erstreckung des Abkommens und des Gesetzes auf Berlin muß der künftigen politischen Entwicklung vorbehalten bleiben.

Bn 812109 7.78